Konto P. K. O. 180.384.

Opłata pocztowa uiszczona gotówką



DROGOWIEC

ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO PRACOWNIKÓW DRÓG KOŁOWYCH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ IM. MARSZAŁKA JOZEFA PIŁSUDSKIEGO

Nr. 9 — 10 (30 — 31) WRZESIEŃ — PAŹDZIERNIK 1936 R. ROK IV.



Ś. P. Inżynier Stefan Siła - Nowicki

Dyrektor Departamentu Dróg Kołowych Ministerstwa Komunikacji

Rodzina drogowców Polskich okryła się ciężką żałobą: dnia 12 października b. r. w strasznej katasrofie samochodowej zginął pod Brześciem nad Bugiem Dyrektor Departamentu Dróg Kołowych inż. Stefan Siła-Nowicki. Padł na posterunku wybitny znawca techniki drogowej, odważny obrońca sprawy drogowej i wnikliwy krzewiciel idei wielkiego znaczenia dróg dla bytu i rozwoju Państwa.

W przedwczesnie zgasłym ś. p. Dyrektorze Siła-Nowickim Ojczyzna traci jednego ze swych najlepszych synów, ogół zaś służby drogowej — swego troskliwego opiekuna, człowieka wrażliwego na niedole i troski swych podwładnych.

Wymagający względem innych — wymagał najwięcej od siebie, a praca niestrudzona i nieustanna była treścią Jego życia.

Dla swej wielkiej wiedzy i wyjątkowych zalet charakteru Zmarły cieszył się serdeczną sympatią wszyskich tych, którym przypadło w udziale z Nim się zetknąć!

To też pamieć o ś. p. Dyrektorze Stefanie Siła-Nowickim trwa i będzie zawsze wśród drogowców Polski.

Cześć Jego świetlanej pamięci!

Zarząd Główny
Związku Zawodowego Pracowników Dróg Kołowych
Im. Marszałka Józefa Piłsudskiego







Inż. Siła-Nowicki urodził się w r. 1889 w Olszanie gub. Kijowskiej, Ukończył gimnazjum klasyczne w Moskwie, a następnie tamże Instytut Inżynierii Dróg i Mostów.

W 1913 r. rozpoczyna pracę w biurze studjów w zarządzie b. kolei wiedeńskiej. Po wojnie w czasie której bierze udział w oddziałach wojskowych inżynierskich — w 1919 r. wraca do Warszawy i tu pracuje jako kierownik partii studjów kolei Kutno—Strzałków. W 1921 roku zostaje kierownikiem wydziału drogowego Okręgowej Dyr. Robót Publicznych w Nowogródku. W r. 1925 zostaje mianowany dyrekt. Robót Publ. w Wilnie, a następnie w Krakowie.

W czerwcu 1933 roku inż. Siła-Nowicki zostaje mianowany inspektorem głównej inspekcji Min. Komunikacji, a w sierpniu tegoż roku dyrektorem departamentu drogowego i na tym stanowisku pozostaje aż do dnia swego tragicznego zgonu.

Ś. p. dyr. Siła-Nowicki odznaczony był Krzyżem Oficerskim orderu Odrodzenia Polski i Złotym Krzyżem Zasługi.

Odezwa

Komitetu uczczenia pamięci ś. p. Inż. Stefana Siła-Nowickiego

Dyrektora departamentu dróg kołowych Min. Komunikacji

Koledzy!

Dnia 12 października drgnęły i ścisnęły się boleśnie serca wszystkich drogowców na smutną wieść o tragicznej śmierci naszego Dyrektora inżyniera Stefana Siła-Nowickiego.

W pełni sił zamknął oczy na wieki Ten, który z niespożytą energią oddawał Swoją wiedzę, pracę i rozmach twórczy dla sprawy drogowej Rzeczypospolitej.

Zginął na posterunku prawdziwy entuzjasta czynu, zwierzchnik o niepospolitych zaletach charakteru, urzędnik o wybitnym poczuciu obowiązku, obywatel o płomiennej i niewyczerpanej inicjatywie; uczynny opiekun i kolega podwładnych, wymagający, lecz zawsze szczery i uśmiechnięty; dźwigający ogrom zadań — ale pogodny i pełen serdeczności, człowiek szybkiej decyzji, odważny, taktowny i szczerze lubiany.

Odszedł od nas w toku prac. Przedwczesna śmierć zabrała Go, lecz pozostały nam Jego śmiałe projekty i niezłomny nakaz całego Jego życia — dążyć ku dźwignięciu sprawy drogowej, a stąd ku rozwojowi potęgi i siły Rzeczypospolitej.

Niech w grobie śni spokojnie o Polsce, pokrytej siecią wspaniałych dróg, bo potomność wprowadzi w czyn dzieło, któremu Zmarły wiernie służył.

Zebrani z terenu całego Kraju żegnaliśmy Go z głębokim żalem i niewymownym smutkiem i złożyliśmy w sercach naszych przyrzeczenie utrwalić na zawsze pamięć Zmarłego. Była to jedna myśl i jedno pragnienie wspólne nam wszystkim.

Wyłoniony odruchowo w dniu pogrzebu Komitet postawił sobie za zadanie ufundować stypendia imienia ś. p. inż. Stefana Siła-Nowickiego, dla umożliwienia studiów drogowych zdolnym dzieciom drogowców — jedno dla ucznia szkoły technicznej, jedno dla studenta politechniki — oraz postawić trwały nagrobek z bazaltu i kwarcytu, jako wyraz wdzięczności Kamieniołomów dla Nieodżałowanego Opiekuna i widomy znak uczuć całej braci drogowej.

Komitet wzywa Was, Koledzy i wszystkich komu drogą jest świetlana pamięć inż. Stefana Siła-Nowickiego — do wzięcia udziału w akcji ucz-

czenia Zmarłego i wierzy, że nikogo z nas w akcji tej nie zabraknie!

Komitet uczczenia pamięci ś. p. inż. Stefana Siła-Nowickiego

Przewodniczący: inż. *Edmund Nowakiewicz*, Naczelnik Wydz. Min. Kom.

Vice-Przewodn.: inż. *Jerzy Budzyński*, Naczelnik Wydz. Min. Komun.

Sekretarz: inż. arch. *Konstanty Rozwadowski*, Kierownik Budowy Osiedli Min. Komun.

Skarbnik: inż. *Aleksander Gajkowicz* — Kierownik Pow. Zarz. Drogowego w Warszawie.

Członkowie: inż. *Leon Borowski* — Naczelnik Wydz. Kom.-Budowl. Warszawskiego Urzędu Wojewódzkiego, inż. *Leonard Szutkowski* — Kierownik Państw. Kamieniołomów w Janowej Dolinie, inż. *Mikołaj Nasłowski* — Kierownik Państw. Kamieniołomów w Zagnańsku.

Artemiusz Ihnatowicz — Prezes Zarz. Główn. Zw. Zaw. Pracown. Dróg Kołowych im. Marsz. J. Piłsudskiego — drogomistrz powiatu Szczuczyńskiego.

Feliks Kowalski — Członek Zarz. Główn. Z. Z. Prac. Dróg Koł. im. Marsz. J. Piłsudskiego — dróżnik powiatu Ciechanowskiego.

Warszawa, dnia 15 października 1936 r.

Koledzy!!!

Powstał Komitet uczczenia pamięci tragicznie marłego na posterunku w służbie sprawy drogowej, Dyrektora Departamentu Dróg Kołowych ś. p. inż. Stefana Siła-Nowickiego.

Komitet postawił za cel wybudowanie wykonanego w kamieniu nagrobka oraz ufundować stypendjum imienia Zmarłego przy Politechnice i przy Szkole Technicznej dla synów pracowników drogowych, poświęcających się studiom drogowym.

W akcji zbiórkowej, do której stają wszyscy drogowcy, nie powinno zabraknąć nikogo z członków naszej organizacji.

Jako wytyczne Zarząd Główny, w myśl wskazań Komitetu uczczenia pamięci ś. p. im. Stefana Siła-Nowickiego, proponuje następującą wysokość składek na powyższy cel:

dla otrzymujących miesięcznie do 100 zł. składka 1 zł.
„ „ „ od 101 do 200 zł. „ 3 z.
dla otrzymujących mies. od 201 do 300 zł. składka 6 zł
„ „ „ od 301 do 400 zł. składka 12 zł.

Zadeklarowana składka może być przez kolegów wpłacana w kilku (do dziesięciu) ratach miesięcznych. W ten sposób przy proponowanej wyżej skali składek — rata miesięczna wyniosłaby dla dróżników około 10 gr. miesięcznie, zaś dla drogomistrzów od 30 gr. do 1 zł. miesięcznie przez 10 miesięcy.

Wszelkich wyjaśnień w sprawie sposobu zrealizowania zbiórki można uzyskać od panów Kierowników Powiatowych Zarządów Drogowych, którzy zostali upoważnieni przez Komitet do przeprowadzenia akcji zbiórkowej na terenie poszczególnych powiatów.

Zarząd Główny Związku Zaw. Pracown. Dróg Kołowych im. Marsz. J. Piłsudskiego.

Aktualne zagadnienie

Łącznie z obszerną i poważną dyskusją nad motoryzacją kraju, nabiera specjalnej ważkości, jako część czy fragment tej dyskusji, sprawa, którą w skróceniu pozwolimy sobie nazwać „sprawę dróg".

Doniosły okólnik Pana Premjera Składkowskiego, to wysiłek w celu opanowania chaosu i skłonienia ludności do przestrzegania przepisów na drogach publicznych.

Przeciwko anarchji na naszych drogach w „Kurjerze Warszawskim" z dn. 25. IX. 36 r. zabiera głos znany Redaktor Strumph-Wojtkiewicz. W całym szeregu poważniejszych pism codziennych czytamy fachowe artykuły na temat naszych dróg.

Wszędzie słyszymy nawoływania do motoryzacji, a wszak częścią składową rozstrzygnięcia tego doniosłego problemu jest właśnie sprawa drogowa.

Aktualny jednak ten problem łączy się znów z kolei i to jaknajściślej ze sprawą „pracownika drogowego". Właściwie dyskusja sprowadza się do prostego rozumowania: a) *nie może być mowy o zwiększeniu ilości pojazdów mechanicznych, bez uporządkowania względnie pobudowania nowych wygodnych dróg,*

b) Nie może być mowy o rozwiązaniu problemu nowych dróg bez uporządkowania sprawy pracowniczej.

Na łamach naszego „Drogowca“ stale i bez przerwy omawiamy wszystkie aktualne bolączki całych tysięcy pracowników drogowych.

Niezmordowanie walczymy nie tylko o poprawę bytu, o doraźne sukcesy materjalne; my pracę naszą traktujemy szerzej i poważniej.

Wierzymy bowiem niezmiennie, że jako ruch zawodowy spełniamy pewną określoną funkcję społeczną, wierzymy, że wychowujemy, że przynajmniej staramy się wychować pełnowartościowego obywatela w państwie polskim.

Nie będzie nim nigdy człowiek głodny i obdarty.

Dlatego też walczymy o szacunek dla pracy.

Dlatego też stale i bez przerwy będziemy mówić o obowiązkach w stosunku do własnej Ojczyzny do istotnych potrzeb Państwa.

Za taką pracę zapłaty nie żądamy.

Dziś, jak na początku niniejszego artykułu pisaliśmy, aktualny problem dróg zazębia się o problem pracowniczy.

Pragniemy wychować w Polsce pełnowartościowego obywatela, maszerującego w jednej z kolumn olbrzymiej armji świata pracy, w „kolumnie drogowej“.

Chcemy, aby pracownik drogowy był syty, ale też chcemy aby był dzielny, solidny, obowiązkowy i ofiarny.

Tak kierując naszym pismem „Drogowiec“ wierzymy, że spełniamy obowiązek i w stosunku do naszych członków i w stosunku do Państwa.

Redakcia

Protokół Nr 9

Posiedzenia Zarządu Głównego (pełnego) Związku Zawodowego Pracowników Dróg Kołowych Rzeczypospolitej Polskiej im. Marszałka J. Piłsudskiego w Warszawie, odbytego dnia 20 września 1936 roku o godzinie 10 rano w Warszawie

Obecni:
Prezes Artemiusz Ihnatowicz,
vice-prezes Jan Hermanowicz,
Sekretarz Edward Kowalski,
Skarbnik Feliks Kowalski,
Członkowie Zarządu:
Kondracki Kazimierz,
Bolesław Frankowski,
Włodzimierz Peleński,
Stefan Nowocień.

Ponadto w posiedzeniu wziął udział delegat Centralnej Komisji Rewizyjnej Bohdan Ruszkowski oraz radca prawny Związku, adwokat Władysław Szulc.

Protokułował kierownik biura Feliks Szultz.

Otwarcia posiedzenia i zagajenia dokonał prezes Kolega Ihnatowicz, witając przybyłych członków Zarządu Głównego, zaprojektował następujący porządek dzienny:

Porządek dzienny:

1. Odczytanie protokułu posiedzenia Centralnej Komisji Rewizyjnej, odbytego w dniu 16 i 17 maja 1936 roku,
2. Sprawozdanie finansowe za czas od 16 lutego do 16 września 1936 r.
3. Sprawozdanie z działalności za czas od 16 lutego do 16 września 1936 r.
4. Zaakceptowanie i podpisanie protokułu odpisów z wartości ruchomości.
5. Sprawy w toku załatwiania przez Zarząd Główny.
6. Pomoc prawna.
7. Wolne wnioski.

Porządek dzienny został przez obecnych zaakceptowany, poczem

Ad punkt 1) Odczytany został protokuł posiedzenia Centralnej Komisji Rewizyjnej (zamieszczony w numerze 5/6 „Drogowca“ z roku bieżącego).

Ad punkt 2) Sekretarz Kolega Edward Kowalski odczytał sprawozdanie finansowe za czas od 16 lutego do 15 września 1936 roku. Jak wynika ze sprawozdania w okresie sprawozdawczym wpłynęło składek zł. 10.997.10, winno zaś wpłynąć zł. 19.597.10, czyli Oddziały zalegają z zapłatą składek Zarządowi Głównemu na sumę zł. 8.600.—

Niezależnie od powyższego Kol. Kol. Wójcik z Oddziału Mławskiego oraz Wielebiński z Oddziału Ostrów Pozn. zalegają z zapłatą po zł. 10 oraz Oddział w Wadowicach zł. 20.—

Sumę wpływów rozprowadzono w następujący sposób:

Wydatki administracyjne wraz z wydawaniem Drogowca	zł. 7 734 14,
Spłacono długów	zł. 1.745.10,
Gotówka w K. K. O. (rezerwa na Fundusz Zapomogowy)	zł. 1.200.—
Gotówka w P. K. O.	zł. 317.86.
Razem	zł. 10.997.10,

W związku z wykazanemi wydatkami Kol. Kondracki zakwestjonował celowość wydatku na książki prawnicze nabyte przez Zarząd Główny, twierdząc, że wydatek ten ponieść winien radca prawny. W odpowiedzi prezes Kol. Ihnatowicz wyjaśnił, że książki te, jako dotyczące wybitnie spraw drogo-

wych będą zawsze potrzebne Związkowi, bez względu na to, kto będzie radcą prawnym Związku. Kol. Frankowski nadmienił, że Związek stać jeszcze na książki potrzebne dla obrony członków, poczem prezes Kol. Ihnatowicz poddał celowość wydatku tego pod głosowanie. Wydatek wzmiankowany zaakceptowany został jednomyślnie.

Po wyczerpującym omówieniu zarówno wydatków poczyniowych, jak i wymagających uregulowania zebrani jednomyślnie zaakceptowali celowość i wysokość dokonanych wydatków.

Wobec wykazanych przez Oddziały zaległości w zapłacie składek, zebrani, na wniosek prezesa Kol. Ihnatowicza polecili wystosować do Oddziałów zalegających z zapłatą składek zapytanie, czy składki zaległe i bieżące uregulują, czy też zamierzają wystąpić ze Związku.

Opierając się na sprawozdaniu zebrani orzekli, że strona materjalna Związku poprawiła się bardzo i spodziewać się należy, że w przeciągu krótkiego czasu, pozostałe zaległości zostaną bez trudności spłacone.

W związku z przewidywaną koniecznością rozszerzenia prac Zarządu Głównego, zebrani upoważnili Prezesa Kolegą Ihnatowicza oraz Sekretarza Kolegę Edwarda Kowalskiego do zwiększenia w miarę potrzeb poszczególnych pozycyj wydatków w ramach wpływów.

Ad punkt 3) Sprawozdanie z działalności omówił prezes Kol. Ihnatowicz. Wspomniawszy na początku o konieczności wstrzymania w maju r. b. wydawania „Drogowca“ z powodu braku funduszów, z racji niesystematycznego nadsyłania przez Oddziały składek, przeszedł Kolega Ihnatowicz do omówienia dokonanych prac przez obecny Zarząd Gł. Najważniejszą z prac obecnego Zarządu Głównego było zalegalizowanie i wydanie nowego statutu, co szczęśliwie zostało przez Zarząd dokonane. Po 2 egzemplarze statutu rozesłano do wszystkich Oddziałów Związku. Wobec częstych zarzutów ze strony Oddziałów o niedostatecznym zainteresowaniu się poprzednich Zarządów prawną obroną członków Związku, zaangażował obecny Zarząd na radcę prawnego Związku adwokata Władysława Szulca, który ad punkt 6 porządku dziennego sprawę obrony prawnej członków Związku omówi. Zarząd Główny po wyjściu z kłopotów natury materjalnej kładzie w pierwszym rzędzie nacisk na systematyczne wydawanie „Drogowca“ jest więc nadzieja, że przerwa w wydawaniu „Drogowca“ już się nie powtórzy. Zarząd Główny otrzymał w okresie Sprawozdawczym 304 listy w czem 237 listów od Oddziałów oraz 67 listów od władz, jako to: Województw, Wydziałów Powiatowych, Kierowników Powiatowych Zarządów Drogowych i od osób różnych. Biuro Zarządu Głównego wysłało w tym okresie czasu 684 pisma w czem: 443 do Oddziałów, 40 — województwa, Panów Przewodniczących Wydziałów Powiatowych i Kierowników Powiatowych Zarządów Drogowych oraz 201 pism do Członków i zainteresowanych sprawami związkowymi. Znaczna część prac biura Zarządu Głównego poświęcona została zasadniczej sprawie zwolnień pracowników drogowych — członków naszego Związku. W kilku wypadkach dzięki interwencji Zarządu Głównego udało się przywrócić pracę zwolnionym członkom Związku, niezależnie od czego Zarząd Główny w chwili obecnej jeszcze kilka spraw podobnej natury ma na warsztacie i nie wątpi w pomyślne ich załatwienie; dużo też czasu pochłaniają interwencje Zarządu Głównego w Wydziałach Powiatowych, i u Panów Kierowników Zarządów Drogowych w sprawach przyznawania członkom naszym należnych im butów, premii, płaszczy, oraz starania o przyznanie 10-cio lecia pracy. Kol. Ihnatowicz stwierdził, że na każde wezwanie Oddziału Zarząd Główny występował z interwencją we wskazanych sprawach, niestety zdarzają się wypadki, że Oddziały nie komunikują Zarządowi Głównemu swych bolączek, skarżąc się później na bezczynność Zarządu Głównego. Chcą widać, by Zarząd Główny był wszystkowiedzącym i bez zawiadomienia ze strony Oddziału interweniował u odnośnych władz. Prezes Kol. Ihnatowicz tą drogą, w przewidywaniu iż protokuł ten znajdzie się w „Drogowcu“, apeluje do wszystkich członków Związku, aby swe bolączki i potrzeby komunikowali Zarządom swych Oddziałów, a te z kolei, aby przesyłały Zarządowi Głównemu. W przewidywaniu uchwalenia na najbliższym Walnym Zjeździe instrukcji do dysponowania stworzonym funduszem zapomogowym, biuro Zarządu Głównego zreorganizowało swe prace, przystosowując je do wciąż rozszerzających się ram działalności Związku. Zarząd Główny w jednym z najbliższych numerów „Drogowca“ zamieści wezwanie o nadsyłanie materjałów niezbędnych dla stworzenia w biurze Zarządu Głównego kartoteki członków, umożliwiającej w najbliższej przyszłości sprawiedliwe przydzielanie zapomóg swym członkom. Znaczna część korespondencji Zarządu Gł. z Oddziałami dotyczyła spraw, będących w stadium jeszcze nieukończonym przez Zarząd Gł. Dotyczy to spraw w pierwszym rzędzie emerytalnych pracowników drogowych oraz umundurowania. Sprawy te Kol. Prezes omówił przy punkcie 5 porządku dziennego. Następnie stwierdził prezes Kol. Ihnatowicz, że duże niezadowolenie ze strony Oddziałów powoduje nie delegowanie przedstawicieli Zarządu Gł. na zebrania członków Oddziałów, czego Koledzy członkowie często się domagają. Sprawa ta ściśle związana jest z funduszami Związku. Zarząd Główny chętnie delegowałby na zebrania takie swoich przedstawicieli, celem poinformowania Kolegów o pracach Zarządu Gł. niestety w chwili obecnej liczyć się jeszcze musi z wydatkami, jakie powstawałyby w związku z takimi wyjazdami. Zarząd Główny docenia wagę żywego słowa, i w najbliższej przyszłości skoro tylko środki na to pozwolą, delegować będzie swoich przedstawicieli na zebrania członków Oddziałów. W okresie sprawozdawczym obecnego Zarządu Gł. powstały 3 nowe Oddziały Związku, a mianowicie w powitach Wągrowieckim woj. Poznańskiego, Wąbrzeskim woj. Pomorskiego oraz Kołomyjskim woj. Stanisławowskiego. W stadjum tworzenia się jest Oddział w powiecie Żydaczowskim woj. Stanisławowskiego.

Omawiając w dyskusji sprawozdanie prac Zarządu Głównego zebrani upoważnili Kol. sekretarza Edwarda Kowalskiego, jak również Prezesa Zarządu Głównego do odwoływania się

w sprawach członków Związku do wszystkich władz z zachowaniem drogi służbowej. Sprawa delegowania członków Zarządu Gł. do Oddziałów zdecydowana została w ten sposób, że w sprawach mniejszej wagi odwiedzać będą Oddziały członkowie Zarządu Głównego, mieszkający najbliżej danych Oddziałów, w sprawach zaś ważniejszych — prezes Kol. Ihnatowicz, sekretarz Kol. Edward Kowalski oraz w razie pilnej potrzeby personel biura Zarządu Głównego, a więc księgowy lub kierownik sekretarjatu.

Odnośnie zgłoszonego przez Kolegów Oddziału Wieluńskiego projektu wprowadzenia odpraw „pośmiertnych", zdecydowano ogłosić odnośny projekt na łamach „Drogowca", celem wypowiedzenia się w sprawie tej członków Związku dla ewentualnego przedstawienia projektu odpraw takich na Walnym Zjeździe.

Zebrani, biorąc pod uwagę koszty wyjazdów, jakie w sprawach związkowych ponosi na terenie m. st. Warszawy Sekretarz Zarządu Gł. Kol. Edward Kowalski, na którym ciąży z racji jego funkcyj oraz przebywania w Warszawie obowiązek ciągłego doglądania prac biura Zarządu Gł. upoważnili Kolegę Kowalskiego do wydatkowania co miesiąc kwoty, pokrywającej koszt miesięcznego biletu tramwajowego.

Ad punkt 4) Zebrani podpisali przedłożony im protokuł odpisów z wartości ruchomości Związku, wychodząc z założenia, iż wykazywanie w aktywach Związku sum dokonanego szacunku przedmiotów, sprzecznych z ich wartością realną jest fikcją.

Ad punkt 5) Głos zabrał prezes Kol. Ihnatowicz, zastrzegając się na początku, iż do omówienia spraw tych przechodzi niechętnie, gdyż nie ma zwyczaju omawiać spraw jeszcze nie ukończonych, ulegając jednak, zarówno życzeniom członków Zarządu Głównego, jak również chcąc wszystkim członkom Związku dodać otuchy i wiary w celowość istnienia Związku, dał kilka wyjaśnień. Odnośnie więc najbardziej żywotnej i najwięcej obchodzącej członków Związku sprawy emerytury, omówił Kol. prezes dotychczasowe uprawnienia, wynikające z tytułu należenia pracowników drogowych do Ubezpieczalni Społecznej. Nadzieje pracowników drogowych w tej sprawie skoncentrowane są w opracowywanej właśnie ustawie Samorządowej, która załatwi także sprawę emerytur wszystkich pracowników samorządowych, a więc i pracowników drogowych. Wobec tego, że starania w sprawie przyśpieszenia wniesienia opracowywanej ustawy do Ciał Ustawodawczych, czynione są przez wszystkie zainteresowane tym Związki, jest nadzieja, że jeszcze w bieżącym roku 1936/37 Ustawa zostanie uchwalona, a tym samym załatwiona zostanie jedna z najważniejszych spraw obchodzących członków naszego Związku. Następnie przeszedł kol. Prezes do omówienia sprawy stworzenia Przysposobienia Wojskowego specjalnie dla pracowników drogowych, dając szkic przeprowadzonych w tej sprawie rozmów z czynnikami miarodajnymi. Sprawa realizacji zamierzenia tego jest na dobrej drodze, osiągnięcie zaś celu będzie z wielką korzyścią dla pracowników drogowych, i obrony Państwa. Omówiona została następnie sprawa funduszu zapomogowego, projekt instrukcji do której postanowiono wnieść do zatwierdzenia najbliższemu Walnemu Zjazdowi.

Ad punkt 6) Zebrani wysłuchali wyjaśnień radcy prawnego Związku, adwokata Władysława Szulca, o pomocy prawnej, jaką otacza wszystkich członków Związku. W pierwszej sprawie, jaką dla Związku przeprowadził adw. Szulc, była obrona członków pierwszego Zarządu Związku: Rytelewskiego i Pietruszki. Od tej chwili praca radcy prawnego wciąż się wzmaga. Nie ma miesiąca, by radca prawny nie stawał w obronie członków Związku, czy to przed Sądami Okręgowymi, czy też Apelacyjnymi. Szczególniej często powstają sprawy karne, wytaczane przez członków Związku na tle wykonywanej pracy na drogach. Jak wykazuje praktyka, pomoc prawna jest w tych wypadkach niezbędna, gdyż tylko adwokat, fachowiec w swojej dziedzinie potrafi wobec Sądu wykazać, czy to złą wolę i niezastosowanie się do przepisów, jak to miało miejsce w sprawie Kolegi Krawczaka z Oddziału Grójeckiego, gdzie Sąd przyznał poszkodowanemu Kol. Krawczakowi Zł. 65.— z tytułu doznanych obrażeń, czy też w wypadkach, gdzie trzeba uwypuklić przypadkowość powstałego przestępstwa, jak to miało miejsce w wypadku z Kol. Wojtczakiem, z Oddziału w Kutnie, którego Sąd Okręgowy za nieumyślne spowodowanie śmiertelnego wypadku skazał na rok więzienia i dopiero obrona w Sądzie Apelacyjnym spowodowała zawieszenie tej kary. Zupełnie innego rodzaju są sprawy, wymagające interwencyj, w Wydziałach Powiatowych względnie nawet w Urzędach Wojewódzkich. Sprawy te wynikają z racji obniżania przez Wydziały Powiatowe poborów pracownikom drogowym. Były wypadki, że Wydział Powiatowy obniżył pobory części pracowników do Zł. 30.— miesięcznie. Wszystkie dotychczasowe interwencje w sprawach takich dały rezultat pozytywny, wynagrodzenia albo przywrócono do normy albo różnicę wypłacono pod postacią renumeracyj. Ze zrozumiałych względów spraw tych nie wyszczególnia się.

Niezależnie od powyższych, udzielane są opinie prawne w sprawach nie wymagających osobistego stawania w Sądach radcy prawnego. Spraw tych jest bardzo wiele i nie ma tygodnia, by kilka lub kilkanaście opinij radcy prawnego nie było przesłanych do Oddziałów. Stwierdza to najdowodniej potrzebę opieki prawnej dla członków Związku. W zakończeniu swych wyjaśnień radca prawny zwrócił się do obecnych, członków Zarządu Głównego, aby informowali swych kolegów, członków Związku, o współpracującym z Zarządem Głównym radcy prawnym i aby członkowie Ci zwracali się do radcy prawnego, za pośrednictwem Zarządu Gł. we wszystkich sprawach wymagających opinij prawnych, wynikłych na tle stosunków pracy lub działalności związkowej.

Ad punkt 7) Zebrani wzięli udział w dyskusji nad wprowadzeniem w obowiązujących pracowników drogowych przepisach pewnych zmian, któreby nie zmniejszając dotychczasowej wydajności pracowników drogowych, umożliwiły im stworzenie chociaż możliwych warunków egzystencji. Między

innymi Kolega Frankowski z Oddziału w Siedlcach zgłosił projekt wystąpienia do odnośnych Władz z memorjałem, domagającym się przyznania dróżnikom prawa wypasania krów w rowach przydrożnych. Zebrani, z różnych przyczyn uznali projekt ten narazie za nie wskazany do przeprowadzenia, natomiast, po uzgodnieniu poglądów wystąpić do Ministerstwa Komunikacji z memorjałem, domagającym się:

a) *zniesienia tłuczenia kamieni w porze zimowej*,

b) przywrócenia sobót angielskich,

c) przyznania pracownikom drogowym ulg przy przejazdach autobusami,

d) przyznania kwot, na amortyzację rowerów, używanych w służbie,

e) zezwolenie dróżnikom na zejście z odcinka dla spożycia obiadu,

f) przyznania umysłowym pracownikom drogowym dodatku mieszkaniowego.

ponadto uchwalono:

g) ogłosić w „Drogowcu", aby Oddziały zgłaszały przeciążenia godzinami pracy dróżników, nie otrzymujących za to specjalnego wynagrodzenia,

h) zamieścić na łamach „Drogowca" o przysługujących pracownikom drogowym urlopach,

i) podawać w „Drogowcu" co kwartał sprawozdanie kasowe Zarządu Gł.,

j) dołożyć wszelkich starań, aby przed wszystkimi sprawami Związku, systematycznie co miesiąc ukazywał się „Drogowiec".

Na tem posiedzenie Zarządu Głównego o godz. 16-ej zakończono.

Podpisali: *Ihnatowicz, Kowalski Edward, Ruszkowski, Hermanowicz, W. Peleński, Kondracki, Frankowski, Stefan Nowocień, F. Kowalski.*

Kilka słów o pracy społecznej

W poprzednim numerze „Drogowca" Przewodniczący Komisji Rewizyjnej kol. Majewski skreślił słów kilka na temat obowiązków członków Związku do własnej Organizacji. W słowach prostych, mocnych i twardych nawoływał do solidarności i karności, do wiary we własne siły, do realnej pracy nad umocnieniem wiązadeł organizacyjnych; słusznie rozumując, że *pierwszym obowiązkiem Członka Związku jest regularne płacenie składek*.

Wreszcie jakby na marginesie, jakby do podkreślenia, dla wypuklenia tego co na początku napisał, w krótkich słowach omówił ofiarną działalność Zarządu Centralnego z Prezesem kol. A. Ihnatowiczem na czele.

Nie mam bynajmniej zamiaru pisać hymnów pochwalnych na cześć obecnego Zarządu, nie posiadam zaś tytułu, ani prawa oceniać i krytykować dokonanych prac Organizacyjnych. Od tego są bowiem prawomocne Władze t.j. Walne Zgromadzenie Delegatów. Nie ulega jednak już dyskusji, że obecny Zarząd dokonał na wielką skalę zakrojoną pracę, pracę która stanowi fundament organizącyjny, pracę o charakterze ustawodawczym „statutowym".

Zmodyfikowanie, opracowanie i doprowadzenie do zatwierdzenia statutu Związku, przetrwanie okresu przejściowych trudności materjalnych (marzec—czerwiec) wznowienie w wydawaniu własnego organu prasowego „Drogowca", nadanie pewnego oblicza ideowego i pewnego zdecydowanego kierunku temuż pismu, uporządkowanie wreszcie finansów Związku, to wszystko w sumie składa się na poważny etap dokonanych już prac.

I zapewnie tu i owdzie jeszcze coś szwankuje, zaciera się i zgrzyta, ot przejściowe trudności, zwyczajny objaw w bieg puszczonej maszyny organizacyjnej.

Dokonanie więc na tak zakreśloną skalę w grubym streszczeniu podanych prac jest niewątpliwie zasługą obecnego Zarządu z Jego Prezesem kol. A. Ihnatowiczem na czele.

Zasługą tembardziej godną podziwu, że Zarząd za swą trudną i odpowiedzialną pracę nie pobiera żadnego wynagrodzenia. Ale nie w „tym rzecz" (jak to się mówi popularnie) i to nie jest celem mego artykułu.

W jednym z poprzednich numerów „Drogowca" bezimiennie pisałem, że w miarę jak organizacja będzie się wzmacniać i nabierać znaczenia, wrogowie nasi spotęgują swe ataki. Dzisiaj jeszcze przycichli, a jutro gotowi się odezwać. A w walce takiej nie przebierają w środkach. Zatruta broń jest najskuteczniejsza. Zwykle celuję się personalnie w osoby, aby zniszczyć Związek.

Metoda stara jak świat, doświadczeni działacze społeczni dobrze o niej wiedzą.

Może więc wyjdziemy na spotkanie i będziemy z anonimowym wrogiem prowadzili walkę, ofenzywną, strategicznie biorąc, dającą więcej szans wygrania.

Przeciwnicy i znawcy, a ściślej mówiąc znachorzy ruchu zawodowego, zwalczając i w perfidny sposób wykazując nie celowość zrzeszenia się, każdą poważniejszą akcję prowadzoną przez Związek tłumaczą jako chęć wybicia się przywódców,... „To nie zrzeszeni walczą o swe prawa... to tylko agitacja ambitnych przywódców.. i t. p. i t. p." potem wysyłane są zatrute strzały... Gadania, donosy, gadzinowe podszepty w stylu kumoszek z magla, o tem jak to dla karjery osobistej Prezes, Viceprezes, czy inny dygnitarz Związkowy, to lub owo czyni.

Jeśli bierze skromniutkie wynagrodzenie za swą pracę, pójdzie wieść stugębna, że się w Związku dorobił, jeśli pracuje honorowo powiedzą, że jest karjerowiczem. No! bo jak Ci ludzie mogą zrozumieć pracę bezinteresowną powtarzam wyraźnie.. jasno i głośno... tak jest!! *bezinteresowną*. Wyprani ze wszelkiego rodzaju ideałów, nie tyle przyziemni, ile „przybłotni", wszystko szacujący na srebrniki, pełzające gady, nie posiadający nawet odrobiny jakiegokolwiek altruizmu, swą strukturą duchową mierzą wszystkich i wszystko.

Nie mogą i nigdy nie będą w stanie zrozumieć wielkich bezinteresownych prac, ukochania idei społecznych.

Dla nich Mickiewicz głodujący, umierający w przytułku Norwid, w podartym palcie Żeromski, skromny, więcej jak skromny, nie dawno zmarły działacz spółdzielczy Mielczarski, to wszystko nie normalni ludzie. „Oni" nigdy nie pojmą męczenników walk o niepodległość, legjonu bezinteresownych działaczy oświatowych... i t. d. i t. d.

A to w gruncie rzeczy takie proste. Wielkie Ideje wszak rzucają, głoszą, realizują wielcy ludzie

Nie każdego stać na tak ofiarną bez reszty służbę. Ale mimo ogólnego zakłamania, karjerowiczostwa i grubego chamskiego materjalizmu, są jeszcze ludzie, co „pewną" cząstkę z siebie potrafią oddać dla sprawy ogólnej. Są ludzie bogaci duchem, co jeszcze stać ich na to aby „Coś" (nie wszystko) ale właśnie „Coś" dać z siebie dla innych. I tak bez zapłaty. Za dobre słowo „Bóg zapłać".

I takich ludzi w ruchu zawodowym dzięki Bogu można znaleść, a jeśli mnie ktoś jeszcze nie zrozumiał, no to mu powiem otwarcie: pracę społeczną trzeba ukochać; tak jest ukochać. I za taką pracę choćby sumy płacili, nigdy nie zapłacą. Praca ta bowiem ciężka a odpowiedzialna, szarpiąca nerwy, a ruch zawodowy pracowniczy zabiedny, aby mógł „jako tako płacić". Ale też ruch zawodowy wymaga specjalnego typu pracownika, pracownika kochającego całą duszą swą pracę. Każda praca wymaga specjalnego zamiłowania. Ale są specjalne dziedziny, gdzie trzeba posiadać ten pewien nerw, dar boży, chociażby iskierkę talentu. Tak będzie z literaturą, tak będzie z malarstwem, tak będzie wreszcie z działalnością społeczną.

I tego nigdy ludzie przyziemni, aż nadto przyziemni nie są w stanie zrozumieć.

I oni zawsze będą węszyć karjerę i ambicję, nie mogąc się zdobyć na ocenę uczciwą, a objektywną.

A ja na koniec powiadam, że „to wszystko" takie proste i jasne.

Czemuż można ukochać własną chatę, szmat ziemi ojczystej, wiarę ojców i to bezinteresownie, a nie można kochać by było pracy społecznej?

(—) Jan Maciejowski

Praca pozytywna

(artykuł dyskusyjny)

Pamiętamy żywo hasło Wodza Naczelnego, Generała Śmigłego-Rydza, spadkobiercy Patrona naszego Związku: „Musimy Polskę podnieść wyżej".

Słowa te szczególnie my drogowcy musimy wysoko cenić i jako zaszczytny rozkaz stale realizować w swej pracy służbowej, społecznej czy zawodowej.

Praca nasza posiada obszerne zastosowanie i z tego trzeba dobrze sobie zdać sprawę.

Jak arterie komunikacyjne zasilają organizm gospodarczy życiodajną energią, tak praca nasza świadoma swych celów poruszy utajone siły nam wrodzone, otworzy nowe perspektywy rozwoju budownictwa drogowego.

Planowa praca w pierwszym rzędzie polega na analizowaniu i ulepszaniu metod robót i jej organizacji, co w końcu przynosi efekty produkcyjne i korzyści ogólne.

Mamy obecnie trwałe podstawy Związku, trzeba przystąpić do czynnego udziału w pracach organizacyjnych wszystkich oddziałów i poszczególnych członków w uporządkowaniu niedomagań, wysuwających się na pierwszy plan.

Niedomagania te, czy bolączki musimy wszyscy przetrawić wspólnie, wyrobić sobie objektywny pogląd, aby potem powziąść odpowiednią decyzję.

Odzwierciadleniem naszej pracy jest i pozostanie nadal organ związkowy „Drogowiec“, ujawniający osiągnięte wyniki.

O poziomie i sprawności organizacyjnej całego zespołu świadczą zawsze jednostki.

Do rozpoczęcia pracy jednostek należy dziś właśnie zaapelować, bowiem każda realna i pożyteczna myśl winna być podana do dyskusji na szpaltach „Drogowca“.

Nie należy przerażać się formą, od tego jest Redaktor.

Szczególnie zaapelować musimy do Kolegów techników i drogomistrzów.

Bardzo często spotyka się na terenie Powiatowych Zarządów Drogowych komentarze i narzekania na różnorodne warunki pracy, organizację robót, a nawet tryb urzędowania, wiele jest cennych spostrzeżeń, które obracają się tylko na terenie lokalnym, a nie znajdują warunków do wymiany myśli na płaszczyźnie ogólnej.

Wszystkie te sprawy z powodzeniem można poruszać na łamach „Drogowca“, ujęte rzeczowo w treściwą formę.

Tym sposobem zyskamy szersze zainteresowanie czytelników a nawet władz decydujących.

Ostatnio, zapewne jeden z pracowników Powiatowego Zarządu Drogowego p. M. Niziński omawia interesujący temat p. t.: „Niedomagania organizacji Zarządów Drogowych“ w miesięczniku „Wiadomości Drogowe“ Nr. 112 z lipca r. b, zapraszając do dyskusji ogół drogowców.

Szkoda bardzo, że autor nie zamieścił tego artykułu w „Drogowcu“, bowiem sprawa ta zaciekawia przedewszystkiem techników i drogomistrzów, którzy jak stwierdzić można nie prenumerują powyższego miesięcznika ze względów finansowych, zamierzona więc intencja autora nie osiągnie należytego rezultatu.

Reorganizacja Związku w kierunku wchłonięcia do jego szeregów pracowników umysłowych, a szczególniej o pokroju powyżej wspomnianego autora, przyczyni się niewątpliwie do podniesienia poziomu „Drogowca“ i ożywienia działalnoši Związku, do czego musimy przyłożyć wszelkich starań.

A zatem Koledzy Drogowcy — stawajmy do pracy z właściwą nam wytrwałością, która w końcu wydać musi pomyślne rezultaty.

Cześć pracy pozytywnej!

Techn. W. Stolarski

Nie rzucać kamieni pod nogi

Skorzystaliśmy z przywileju ludzi pracy — zrzeszyliśmy się. Zrzeszyliśmy dla dwojakich zasadniczo przyczyn, które umieściliśmy na pierwszym miejscu naszej konstytucji, naszego statutu, a mianowicie szerzenia wiedzy zawodowej i obrony interesów materjalnych. Oba postulaty łatwo z sobą godzić, pod jednym jednak warunkiem, że musi być zachowana między nimi równowaga. Równowaga, w której czynnikiem decydującym będzie zawsze: wynagrodzenie i możność życia. Bez tej podstawowej zasady, nie da utrzymać się tak pożądanej, tak koniecznej równowagi, Na nic nie zda się wysiłek przywódców i przełożonych, wysiłek samych zrzeszonych. Warunki bytu, warunki życia, są i będą zawsze silniejsze niż wszystkie inne konieczności i wartości. Takim jest człowiek po dziś dzień i takim prawdopodobnie pozostanie jeszcze długie bardzo długie stulecia.

O naszych warunkach materjalnych, o naszym życiu mówiło się do tej pory — że tak powiemy — w rodzinie, między sobą, na naszych zebraniach oddziałowych, bądź zjazdach dorocznych. Od czasu do czasu przedkładaliśmy nasze postulaty czynnikom miarodajnym, lecz jakość efektów naszych starań, naszych zabiegów, większych efektów dla szerokiego ogółu pracowników drogowych, nie możemy się doczekać. Nie spotkał nas ten zaszczyt, że dezyderaty nasze zostały ziszczone, że możemy je i mierzyć i ważyć. Trzeba przyznać gwoli sprawiedliwości, że w poszczególnych wypadkach, gdzie krzywda była zbyt jaskrawa, graniczącą nieomal z brutalnością, gdzie Związek dla ratowania prawie, że praworządności, przeciwstawiał cały swój ciężar moralny, wyniki były pozytywne. Wniosek z tego byłby jeden. O warunkach bytowania pracownika stości, tych warunków oświetlenie.

drogowego mówiło się ściślej, pisało — zamało.

Ażeby lukę tą raz na zawsze zapełnić, ażeby nikt nie śmiał tłomaczyć się, że nie znał warunków bytowania pracownika drogowego, postaramy się dać w niniejszym choćby przybliżone do rzeczywi-

Tragedja pracownika drogowego to kwesija pracodawcy i związana z tem kwestja wynagrodzenia. Aczkolwiek są tylko pracownicy drogowi samorządowi to ich wynagrodzenie płynie z dwu źródeł, mianowicie: funduszów państwowych i funduszów samorządowych. Jeżeli ktoś miał szczęście i dostał się do szeregów wynagradzanych z funduszów państwowych to jeszcze pół biedy. Bo aczkolwiek normy uposażeń nie wysokie i niejednokrotnie skąpo (bo muszą wystarczyć) wystarczające na życie, dostaje je w terminie i według ustalonych norm. Gorzej jest jeżeli pracownik drogowy miał nieszczęście znaleść się w szeregach wynagradzanych z funduszów samorządowych. Tu dowolność wynagrodzeń, ich wypłacanie, hulają na całego — nie do górnych granic wyznaczonych przez Ministerstwo Komunikacji, lecz do bieguna przeciwnego — do dolnych granic. I doszło do tego, że płaci się pracownikowi zł. 45 miesięcznie, próbując te niskie wynagrodzenie jeszcze zredukować. To samo odnosi się i do pracowników umysłowych, gdzie różnice wynagrodzeń za tą samą czynność, tylko wypłacane z różnych funduszów, są fantastycznie różne od norm zalecanych, nie mówiąc o ich różnicy pomiędzy poszczególnemi powiatami. To samo powiedzieć można o ryczałtach, premjach i funduszu mieszkaniowym. Tomy całe można by pisać i czytać jak farsę, która jest tragedją dnia codziennego pracownika drogowego. Gorzej, bo prócz drogi sądowej nie ma czynnika, który mógłby polecić, mógłby rozkazać komu należy za pracę wyczerpującą i odpowiedzialną, wynagradzać człowieka pracy godziwie. Anarchja w wynagrodzeniach nie jest jedyna. Druga, a kto wie czy od pierwszej nie gorsza, to anarchja mieszkaniowa. Zasadniczo pracownik drogowy dostaje mieszkanie służbowe zwane koszarką. Zjadaczowi chleba, który przechodzi lub przejeżdża obok takiego budynku wydaje się, że mieszka się w nim przyjemnie, gdyż zewnętrznie nie daje on żadnych podstaw do przypuszczeń, że przebywanie w tym budynku nie znajduje w języku określenia, które oddawało by należycie i wiernie jego dodatkowe i wcale nie pożądane „wygody“. Nie chcemy przesadzać, ale z pewnością duży ich procent najbardziej tolerancyjna, komisja sanitarna, czy techniczno budowlana, poleciła by z miejsca zamknąć lub opieczętować, jako przybytki zagrażające życiu ludzkiemu. Są to w większości wypadków budynki wilgotne, ze spróchniałymi podłogami, nie szczelnymi drzwiami i oknami i sypiącymi się powałami. Piece, jeżeli są, to nie nadające się do użytkowania, nie remontowane od lat. I czemu tak się dzieje. Bo właściciel (nie mieszkaniec) koszarki nie troszczy się o jej doprowadzenie do stanu używalności, wychodząc snać z założenia, że ten co mieszka, niech postara się własnym sumptem, aby mu na głowę nie kapało. Ale skąd na to brać. Z pensji którą dobrze trzeba dzielić, ażeby na wszystkie potrzeby starczało? Nie zapominajmy, że mieszkają tam dzieci, które w tych warunkach zżera gruźlica lub przedwczesny reumatyzm. Zastanówmy się, czy w tych mieszkaniach w takich warunkach czują się dobrze jego lokatorzy? Czy można od takiego „lokatora“ wymagać uśmiechu i pogody. Dziś do kwestji mieszkaniowej przykłada się dużą wagę, budując odpowiednie pomieszczenia, całe kolonje mieszkaniowe według wymogów higjeny i urbanistyki, ale zapomina się o własnym pracowniku, o tem, że jemu w pierwszym rzędzie należy się, przynajmniej, cały dach nad głową.

Nie są to jedyne czarne miejsca doli i niedoli pracownika drogowego i do dalszej „kolejki“ powrócimy w następnym numerze, gdyż nie chcemy nużyć zbytnio tych, którzy powinni to uważnie przeczytać i wyciągnąć właściwe wnioski. Godziwa płaca i normalne warunki mieszkaniowe, są minimum przywilejów człowieka pracy, i zaspokojenie nie może być łaską lub aktem dobrej woli, bo jest nakazem społecznym. Tu nie może być mowy o skąpych i nie wystarczających budżetach. Na to fundusze się znaleść muszą i wierzymy — znajdą. Wychowujemy swoich członków na dobrych obywateli, na krzewicieli ducha i kultury polskiej, lecz w pracy naszej nie wolno rzucać nam kamieni pod nogi, gdyż mimo najlepszych chęci zabraknie nam sił.

Aż do znudzenia powtarzamy, że chcemy wychować pełnowartościowego obywatela, ale obowiązkiem naszym jest nazywać rzeczy po imieniu, walczyć o minimum egzystencji dla pracownika drogowego.

Kto **uchylą się od pracy w swej organizacji,**

Ten **krzywdzi siebie i kolegów**

Zmotoryzowanie służby drogowej

(artykuł dyskusyjny)

Bardzo aktualna sprawa motoryzacji kraju, nasuwa mimowoli zapytanie, dlaczego właściwe czynniki nie realizują tego zagadnienia na bardzo dogodnym gruncie wśród służby drogowej.

Jest to pożądane nietylko dla:

1) popularyzowania wśród szerokich warstw ludności na obszarze całej Rzeczypospolitej lokomocji mechanicznej,
2) zwiększenia konsumcji wewnętrznej krajowych pojazdów mechanicznych i produktów przemysłu naftowego,
3) przygotowania fachowych drużyn, doskonalenie obznajmionych z obsługą pojazdów mechanicznych w różnych warunkach terenowych, zdolnych do intensywnej i planowej pracy na większą skalę.

Ale przedewszystkiem przyczyni się to do usprawnienia pracy służby drogowej, która na przejazdy przy pomocy lokomocji konnej lub rowerowej traci wiele cennego czasu oraz do zmniejszenia wydatków, przez racjonalne a więc oszczędne prowadzenie robót.

Służba drogowa zaopatrzona w pojazdy mechaniczne, będzie mogła częściej dokonywać objazdów służbowych dróg, a czas zaoszczędzony użyje na zwiększenie dozoru robót, decydującego w głównej mierze o wydajności pracy.

Zmotoryzowana służba drogowa umożliwia wykonanie w szybkim tempie każdego nakazu czy zarządzenia.

Widzimy zatem, że w sprawie powyższej po za bardzo ważnymi względami natury ogólno - państwowej, przemawiają przedewszystkiem interesy władz samorządowych, których wydatki na cele drogowe stanowią bardzo poważny procent w preliminarzach budżetowych.

Zagadnienie powyższe przybierze jeszcze więcej na wyrazie jeżeli przyjmiemy, że wydatki drogowe winny być znacznie podwyższone dla ulepszenia i rozbudowy arterii komunikacyjnych, głównie dla celów obronności Państwa.

Przychodząc do szczegółów motoryzacji służby drogowej, należy zaznaczyć, że ważnym czynnikiem w taktyce wojennej, jest posiadanie znacznej liczby małych jednostek pojazdów mechanicznych, zwłaszcza motocykli, które posiadają szerokie zastosowanie w służbie łączności, akcji wypadowej, a szczególnie są niezastąpione dla szybkich przerzutów mniejszych oddziałów piechoty lub lekkich drużyn saperskich.

Porównując warunki pracy służby drogowej, a więc przedewszystkiem techników i drogomistrzów, stwierdzić trzeba, że motocykle są właśnie najbardziej odpowiednim dla nich środkiem lokomocji.

Zaopatrzenie przeszło 1500 techników i drogomistrzów w motocykle rodzimej produkcji „C.W.S.", stworzy olbrzymią kolumnę zmotoryzowaną, gotową w każdej chwili do wykonania przydzielonych zadań gospodarczych, a w razie potrzeby — militarnych.

Realizacja motoryzacji służby drogowej posiada przed sobą bardzo dogodne warunki, bowiem władze państwowe i samorządowe posiadają na pokrycie wydatków z tym związanych odpowiednie sumy w budżetach robót drogowych, na opłacenie kosztów wyjazdów służby drogowej, które nie są dotychczas należycie wykorzystane dla celów wyżej wymienionych o wybitnym charakterze ogólno państwowym.

Sumy ryczałtowe wypłacane obecnie służbie drogowej z tytułu objazdów służbowych, obliczono w stosunku 10 groszy do jednego kilometra przebytej drogi, są niewystarczające na użycie lokomocji mechanicznej t. j. motocyklowej, wskutek czego stosowana jest przeważnie lokomocja rowerowa, a rzadko konna, co wpływa ujemnie, jak było wspomniane powyżej, na wydajność pracy i podraża koszta robót drogowych.

Stwierdzić zatem musimy, że nieznaczne podwyższenie wydatków na ryczałty objazdowe służby drogowej do wysokości 20 groszy za jeden kilometr, co odpowiada średnio kosztom jazdy motocyklem, nie będzie stanowiło trudności finansowo-budżetowych, a przyczyni się niepomiernie do uzyskania wyżej wspomnianych korzyści.

Ażeby ułatwić służbie drogowej kupno maszyn na ulgowych warunkach gotówkowych, wydziały Powiatowe mogą we własnym interesie udzielać bezprocentowych pożyczek długoterminowych spłacanych z ryczałtów objazdowych, względnie mogą uzyskać bezpośrednio w wytwórniach motocykli dogodne warunki kupna, przy spłacie należności systemem ratalnym, zabezpieczając odpowiednie pokrycie z tych samych źródeł.

Sprawa powyższa nadaje się specjalnie do rozpatrzenia i powzięcia odpowiednich decyzyj przez Instytut Motoryzacji Kraju, Ministerstwo Spraw Wojskowych oraz Ministerstwo Komunikacji.

Techn. W. Stolarski.

O czem trzeba pamiętać

Najrozmaitszy bywa stosunek członka do spółdzielni. Zależy to od stanu oświaty i uświadomienia społecznego danego środowiska.

Bywa różny stosunek członka do spółdzielni:

1) zgoła obojętny, 2) nielojalny, 3) życzliwy, ale nie poparty czynem, 4) bywa też i serdeczny, oparty na doskonałem zrozumieniu przysługujących członkowi praw i ciążących na nim obowiązków.

Jeżeli się zważy, że fundamentem każdej spółdzielni są jej członkowie, to staje się jasnem, jak dalece byt i rozwój placówki spółdzielczej zależy od takiego lub innego ustosunkowania się do niej tych, co ten fundament tworzą.

Jedno z przysłów głosi: „Powiedz mi, z kim przestajesz, a ja ci powiem, kim jesteś". W odniesieniu do spółdzielni można rzec: „Jacy członkowie — taka spółdzielnia" lub: „Jaki pan, taki kram".

Członkowie, jak wiadomo, są współwłaścicielami i gospodarzami przedsiębiorstwa spółdzielczego, jak np. kasy Stefczyka, mleczarni, młyna, handlu artykułami spożywczemi, rolniczemi i t p. Jeżeli ci, co założyli spółdzielnię, co są jej gospodarzami i właścicielami odnoszą się do swego przedsiębiorstwa obojętnie, czyli zupełnie się nim nie interesują, to jakże takie przedsiębiorstwo ma się rozwinąć, ma dawać korzyści materjalne i moralne społeczeństwu? Zgóry jest do przewidzenia, że gdy większość członków „malowanych" nie dba o swoją placówkę, to ona siłą rzeczy musi upaść. I gdyby spisać historję każdej upadłej spółdzielni, to z pewnością okazałoby się, że zawinili w upadku przedewszystkiem członkowie.

Jednakże rzadko kiedy taka obojętność uchodzi członkom bezkarnie, zmuszeni są oni odpokutować za swój grzech, pokrywając często znaczne straty z tytułu ciążącej na nich odpowiedzialności, Bywa i tak, że członek już zapomniał, że kiedyś podpisywał deklarację przystąpienia do spółdzielni. Dopiero wezwanie do pokrycia straty przypomina członkowi o zaciągnięciu zobowiązania wobec spółdzielni.

Oczywiście, sypią się wówczas narzekania i przekleństwa na spółdzielczość i spółdzielnie, związki rewizyjne, centrale gospodarcze i Bogu ducha winnych ludzi. Tylko zazwyczaj zapomina się, lub zgoła nie rozumie się, że ponosi się skutki obojętności względem placówki, którą pospołu z innymi powołało się do życia. Możnaby z równym prawem narzekać na instytucję wekslu, jako „djabelskiego" wynalazku, bo iluż to ludzi majętnych poszło z torbami przez lekkomyślne podpisywanie zobowiązań wekslowych!

W czasie kryzysu spotyka się dużo „ofiar" spółdzielczości. Niechże przykre i kosztowne doświadczenie z upadłemi spółdzielniami posłużą nauką dla członków wszelkiego typu spółdzielni! Nie wolno więc być członkiem i nie znać statutu, nie wiedzieć, jakie ma się prawa i zobowiązania wobec spółdzielni pod „karą" pieniężną w postaci strat.

Doskonałą sposobność do poinformowania się o stanie majątkowym i gospodarczym spółdzielni dają doroczne walne zgromadzenia. Władze spółdzielni przedstawiają członkom na tych zgromadzeniach sprawozdania ze swej działalności oraz ścisły obrachunek dochodów i wydatków. Niechże więc każdy członek spółdzielni wykorzysta przysługujące mu prawo decyzji o losach spółdzielni na walnych zgromadzeniach.

Nie wolno zdawać przedsiębiorstwa spółdzielczego na łaskę i odpowiedzialność kilku jednostek, choćby najuczciwszych, bo oni nie mogą podołać takiemu zadaniu. Jak powiedziałem, wyżej, fundamentem spółdzielni są wszyscy członkowie. I o tem należy zawsze pamiętać!

J. Bielecki

Z życia oddziałów

Oddział na pow. WRZEŚNIA

Na zebraniu odbytem w dn. 5.9. 1936 r. Oddział uchwalił jednogłośnie nadać p. inż. Rusinowi godność prezesa honorowego oddziału.

Oddział na pow. GRAJEWO

Członkowie Oddziału składają p. inż. Czesławowi Gołkowskiemu, Kier. Pow. Zarz. Drog. szczere i głębokie podziękowanie za troskliwą opiekę którą zawsze otacza swych pracowników.

Oddział na pow. Kowel

Za życzliwe ustosunkowanie się i serdeczną opiekę nad pracownikami drogowemi, członkowie

oddziału składają serdeczne podziękowanie pp. Staroście Powiatowemu Zygmuntowi Kubickiemu i Dr. Robertowi Woronowiczowi Kier. Pow. Zarz. Drog.

Oddział na pow. RÓWNE

W dniu 13 marca r. b. odbyło się zebranie członków oddziału na którym zebrani postanowili wykluczyć ze swego grona członków uchylających się od płacenia składek wraz z podaniem ich nazwisk w Drogowcu. Wykluczono: Szymona Polejczuka, Franciszka Pranosa, Władysławą Tuckiego i Aleksandra Szczepańskiego.

Zebrani powzięli uchwały odnośnie umundurowania, zniżek kolejowych i urlopów t. j. tych spraw co do których Zarząd Główny czyni zabiegi.

Oddział na pow. KOŁO

W dniu 23 sierpnia r. b. odbyło się Walne Zebranie członków oddziału w liczbie 33 osób, na którym przeprowadzono wybory do władz oddziału. Do Zarządu wybrani zostali: Wład. Wojnarowski — prezes, Jan Wasilewski — wiceprezes, Antoni Rutkowski — sekretarz i Roch Chwiatkowski — skarbnik. Do komisji Rewizyjnej weszli: Łukaszewski, Modrzyński i Skutecki.

Oddział na pow. ŁOWICZ

W dniu 6 września r. b. odbyło się pod Przewodnictwem Prezesa J. Wieteski i przy protokóle sekretarza Jana Mamałka, okresowe zebranie członków oddziału przy obecności 30 członków.

Za działanie na szkodę organizacji zebrani wykluczyli ze swego grona dwóch członków, a mianowicie: J. Kosiorka i F. Kunikowskiego. Oddział liczy obecnie 28 członków.

Oddział na pow. ŁAŃCUT.

W dniu 23 sierpnia r. b. odbyło się okresowe zebranie członków pod przewodnictwem Prezesa J. Ziaji, przy protokóle — sekretarza Kułasia, przy obecności 19 członków.

Na szereg powziętych uchwał i zapytań oddział otrzymał listowną odpowiedź.

Oddział na pow. ŚNIATYŃ

W dniu 23 sierpnia r. b. odbyło się pod Przewodnictwem zast. kier. P.Z.D. p. Adolfa Myślika w obecności pp. techn. Adama Starzyńskiego i drog. Antoniego Łukasiewicza i 30 członków, okresowe zebranie członków oddziału, na którem *obecni opodatkowali się na F.O.N.* w wysokości pół % poborów na okres 6 miesięcy. Na skutek rezygnacji kol. B. Melnyczuka, sekretarzem obecni wybrali kol. J. Killu.

Jednocześnie zebrani postanowili nieobecnych członków ukarać grzywną w wysokości po. 1 zł. z przeznaczeniem ściągniętych kwot na F.O.N.

Oddział na pow. WARSZAWSKI

W dniu 4 października r. b. odbyło się w obecności 46 członków okresowo zebranie oddziału, na którem postanowiono wyasygnować z funduszów oddziału zł. 10 na łódź podwodną i zł. 10 na Tow. Budowy Szkół Powszechnych. Korzystając z obecności w Warszawie, zwiedzono Wystawę Przemysłu Metalowego i Elektrotechnicznego.

Oddział na pow. TORUŃ

Dnia 20 września r.b. odbyło się pod Przewodnictwem Prezesa kol. Orłowskiego i przy protokóle kol. sekr. Michałowskiego zebranie członków Oddziału, na którem poruszono szereg spraw bieżących na które Oddział otrzymał odpowiedź listowną z Zarządu Głównego.

Z ostatniej chwili

W dniu 31.X. 1936 zmarł b. Marszałek Sejmu Ignacy Daszyński.

Zmarły był jednym z czołowych postaci P.P.S.

Wybitny parlamentarzysta, krasomówca, potęgą swego słowa oddał na użytek nietylko partji, ale i Ojczyzny.

Czynym w roku 1920, kiedy na barki swe bierze w tych ciężkich czasach stanowisko Vicepremjera w Rządzie Obrony Narodowej, dokumentuje swój płomienny patryjotyzm.

Dlatego dziś nad mogiłą Ignacego Daszyńskiego chylą się nietylko sztandary partyjne, — lecz i sztandary wszystkich organizacji Zawodowych.

Generał Edward
RYDZ-ŚMIGŁY
MARSZAŁKIEM POLSKI

Jak komunikuje Polska Agencja Telegraficzna (P. A. T.) Generalny Inspektor Armii Generał Dywizii Edward Rydz-Śmigły w dniu 10 listopada r. b., t. j. w przeddzień Święta Niepodległości, otrzyma buławę marszałkowską. Generalny Inspektor Rydz-Śmigły został przez Wielkiego Marszałka ś. p. Józefa Piłsudskiego wyznaczony na Swego Następcę.

My, jako przedstawiciele świata pracy ślubujemy w dniu tak uroczystym stać wiernie przy idei Mocarstwowego rozwoju Najjaśniejszej Rzeczypospolitej Polskiej.

Zdajemy sobie dokładnie, aż nadto dokładnie sprawę ze specjalnego geopolitycznego położenia naszego Państwa z Jego wewnętrznej struktury politycznej, z braku rodzimych kapitałów, z wyniszczenia organizmu gospodarczego przez zaborców i t. d. i t. d.

To też w dzisiejszych czasach, szalonego wyścigu zbrojeń i zachłanności naszych sąsiadów, ich perfidnej polityki, polityki, która w przeszłości doprowadziła do rabunku i najazdu na naszą Ojczyznę, wierzymy niezmiennie, że tylko silna Armia, kierowana zdecydowaną i żelazną wolą wybitnej jednostki może nam zapewnić wolność i potęgę.

Wierzymy, że niezależnie od tarć i wewnętrznych przeciwności, jeśli mowa o twórczym wysiłku spotęgowania i dozbrojenia naszej Armii przy boku Wodza Naczelnego Marszałka Edwarda Rydza-Śmigłego, stanie Naród cały

Ufni w niespożyte siły naszego Narodu, w Jego bohaterstwo, hart i wytrwałość, wierzymy, że potęgę Rzeczypospolitej w trudzie codziennym, codziennym znoju przy warsztacie pracy, obowiązkiem solidnie spełnionym budujemy.

Wspaniała karta naszej historii, poprzez Lignice, Grunwald, Wielkie Łuki, Wiedeń, Racławice, Samosierrę, Stoczek, poprzez bohaterskie walki roku 1863, poprzez epopeję legjonową, tworzy żelbetonową konstrukcję duchową, zaporową linję, mur żywych piersi, o które rozbije się zaborczy najazd wroga.

Komunikaty Zarz. Głównego

Prosimy Zarządy Oddziałów o przyśpieszone nadsyłanie wykazu zarobków pracowników drogowych. Rozumiemy, że przy sporządzaniu takich wykazów niektóre Oddziały napotykają na przeszkody. Tem nie mniej należy dołożyć wszelkich starań, ażeby wykazy takie jak najszybciej sporządzać i przesyłać.

Jednocześnie Zarząd Główny zwraca się do osób, od których to zależy, ażeby w miarę możności ułatwiały Zarządom Oddziałów zestawienie list wynagrodzeń.

•

O zaszłych uchybieniach w stosunku do pracowników drogowych z jakiegokolwiek tytułu, prosimy zawiadamiać niezwłocznie Zarząd Główny. Wszystkie tego rodzaju zgłoszenia winny być podpisane przez dwóch członków Zarządu Oddziału. Zażaleń anonimowych t.j. nie podpisanych. Zarząd Główny nie może i nie będzie załatwiał.

•

Począwszy od numeru następnego, w Drogowcu będzie prowadzona rubryka zarządzeń Min. Kom. i Min. Spr. Wewn. odnośnie pracowników drogowych i spraw drogowych z komentarzami radcy prawnego Związku.

•

Ponieważ od najbliższego walnego zebrania delegatów będzie uruchomiony Fundusz Zapomogowy, prosimy Zarządy Oddziałów i poszczególnych członków o nadsyłanie wniosków i opinii na wypadki w jakich Fundusz ma być używany.

Równocześnie z Funduszem Zapomogowym Zarząd Główny pragnie uruchomić Fundusz Pogrzebowy. Ponieważ statut na ten cel nie przewiduje żadnych wpływów, prosimy Zarządy Oddziałów i poszczególnych członków o nadsyłanie swych opinii i wniosków co do tworzenia się (z czego ma powstać) tego Funduszu jak i co do wysokości zapomóg pogrzebowych.

Wyżej wymienione sprawy są bardzo żywotne i chcielibyśmy w tej materii mieć zdania jaknajwiększej liczby Kolegów, ażeby wypośrodkować czyn realny.

•

Do niniejszego numeru zostały dołączone blankiety przekazowe P.K.O., które przeznaczone są dla skarbników Oddziałów.

•

Jak wynika z ogłoszonego w niniejszym numerze Drogowca protokółu Zebrania Zarządu Głównego, Oddziały zalegają z olbrzymią sumą 8.600 zł. Sami Koledzy rozumieją, że tak duże zaległości muszą odbić się na pracach Zarządu Głównego, który zamiast poświęcić się pracy Związkowej, zużywa czas na łatanie budżetu. Prosimy więc Oddziały zalegające, o wyrównanie swych zobowiązań.

•

Konto Związku w P.K.O. ma Nr. 180.374.

Różne

Surowe kary za nieprzestrzeganie przepisów o ruchu na drogach

Premier, gen. Sławoj-Składkowski podpisał okólnik do wojewodów, komisarza Rządu na m. st. Warszawę oraz starostów, stwierdzający, że wysiłki mające na celu skłonienie ludności do przestrzegania przepisów o ruchu na drogach, nie dały dostatecznych wyników. Przedewszystkim wykroczeń dopuszczają się woźnice pojazdów konnych, rowerzyści i poganiacze zwierząt. Większość tych wykroczeń wywołana jest lekceważeniem przepisów, dotyczących właściwego korzystania z dróg. Wpływ obecnego stanu rzeczy na ogólne bezpieczeństwo i porządek ruchu nie wymaga podkreślenia, zaś na wypadek wojny, podnieconego nastroju i wzmożonego ruchu na drogach, nieposzanowanie przepisów może mieć bardzo daleko idące konsekwencje, zarówno dla używających dróg jak i dla sprawności ruchów wojsk. W związku z tym dla skuteczniejszego wdrożenia ludności do przestrzegania przepisów o ruchu drogowym, okólnik poleca wydanie odpowiednich zarządzeń i baczne nadzorowanie ruchu na drogach. W wypadkach naruszenia przepisów, gdy ich znajomość nie ulega wątpliwości, stosowane być mają surowe kary.

Od kiedy powstaje obowiązek ubezpieczenia

W myśl ustawy o ubezpieczeniu społecznym, obowiązek ubezpieczenia pracowników fizycznych i umysłowych na wypadek choroby i od wypadków oraz emerytalnego robotników rozpoczyna się z dniem powstania stosunku pracy przez pracownika. Wyjątek stanowią tutaj chałupnicy, uczniowie, terminatorzy, wolontariusze, oraz krewni i powinowaci pracodawców, których obowiązek ubezpieczenia powstaje w dniu podjęcia zatrudnienia.

W myśl dekretu o ubezpieczeniu pracowników umysłowych, obowiązek ubezpieczenia (emerytalnego i od braku pracy) dla pracowników umysłowych rozpoczyna się od pierwszego dnia tego miesiąca kalendarzowego, w którym pracownik objął zajęcie, trwające przynajmniej 14 dni w ciągu tego miesiąca.

Z Łucka

Projekt budowy szos betonowych. Wydział powiatowy w Kowlu przystąpił do wyrabiania płyt betonowych do budowy dróg samochodowych o twardej nawierzchni systemu inż. Trylińskiego. Jezdnie tego typu mają powstać na drogach samorządowych, a przede wszystkim na drodze Kowel-Włodzimierz.

Powrót z wycieczki po wiedzę drogową

W tych dniach powrócili z wycieczki Ligi drogowej inżynierowie polscy, którzy zwiedzili wystawę maszyn drogowych w Monachium i zaznajomili się z nowoczesnymi typami autostrad.

W wycieczce brało udział 30 osób.

Jakimi papierami wartościowymi można spłacać podatki

Wydana została instrukcja Ministerstwa Skarbu, która objęła wszelkie liczne przepisy, dotychczas rozrzucone w różnych ustawach, rozporządzeniach i okólnikach o spłacie należności podatkowych papierami procentowemi.

Do spłaty takiej mogą być użyte:

1) 3 proc. państwowa renta ziemska według nomilanej wartości od każdego posiadacza na spłatę zaległości podatku dochodowego, majątkowego, gruntowego, przemysłowego, od nieruchomości, wojskowego, spadkowego i od darowizn z przed 1.1 1933, zaś w niektórych przypadkach (np. od posiadacza obligacji otrzymanej tytułem wynagrodzenia za wywłaszczenie) także na spłatę zaległości późniejszych podatków wyżej wymienionych oraz daniny majątkowej.

2) Skrypty dłużne Skarbu Państwa, na pokrycie zaległości podatków: gruntowego, dochodowego, spadkowego i od darowizn z przed 1.10 1931 r., ale tylko od osób, które otrzymały skrypty tytułem wynagrodzenia za grunty wywłaszczone.

3) 41/2 proc. listy zastawne Państwowego Banku Rolnego Serji I — są przyjmowane od wszystkich ich posiadaczy według nominalnej wartości na pokrycie zaległości podatków: gruntowego, dochodowego, majątkowego, od nieruchomości, przemysłowego, wojskowego, spadkowego i od darowizn z przed 1.1 1933. Przyjmowane są także na pokrycie zaległości późniejszych — ale tylko od wysokości ich połowy — od posiadaczy, którzy te listy otrzymali, jako wynagrodzenie za grunty rozparcelowane.

4) Oblig. 6 proc. pożyczki Narodowej według wartości nominalnej na spłatę podatku spadkowego i od darowizn — od osób, na których imię obligacje są wystawione. Także przyjmowane są owe obligacje na spłatę zaległości, podlegających odroczeniu do 31.III. 1928 r. w podatkach: gruntowym, przemysłowym, obrotowym, dochodowym, wojskowym, od nieruchomości, od lokali.

5) 4 proc. Pożyczka Konsolidacyjna według wartości nominalnej od każdego posiadacza na pokrycie do 25.000 należności podatku spadkowego i od darowizn.

Podatek lokalowy w przypadku zmiany wysokości komornego

Lokatorowi wymierzono podatek od lokali na rok 1936 i 1937, biorąc za podstawę wymiaru komorne z grudnia 1935 r. Od czerwca 1936 r. lokator uzyskał obniżkę komornego na 100 zł.

Czy w tym wypadku wysokość podatku od lokali ma być obniżona?

Do takiej sprawy stosuje się: art. 6 dekretu z r. 1935, poz. 505 Dz. US. o podatku od lokali, oraz §17 rozporządzenia wykonawczego od tego dekretu z roku 1936, poz. 258 Dz. U.

Wedle tych przepisów podatek od lokali wymierza się na okresy dwuletnie: poraz pierwszy na lata 1936 i 1937. Zmiany wysokości komornego lub wartości czynszowej, przekraczające 10 proc. wysokości ustalonej podstawy wymiaru którą to podstawę stanowi w zasadzie faktyczne komorne z roku poprzedzającego okres podatkowy, zaś od lokali, co do których nastąpiła ustawowa obniżka komornego, na podstawie dekretu z r. 1935, poz. 504 Dz. U. — 12-krotne komorne za grudzień 1935) powstałe w pierwszym roku dwuletniego okresu wymiarowego, powodują odpowiednią zmianę wymiaru na drugi rok tego samego okresu wymiarowego. Przez owe „zmiany" rozumie się, wedle wspomnianego art. 17 rozp. wyk., zwyżkę lub obniżkę komornego, albo wartości czynszowej.

Projekt ustawy o Izbach Pracy w drodze do Sejmu

Zapadła decyzja, że w nadchodzącej sesji jesiennej wniesiony będzie do Sejmu projekt ustawy o Izbach Pracy.

Projekt przewiduje utworzenie około 10 Izb Pracy na obszarze całego państwa, połączonych w związek izb z siedzibą w Warszawie. W Izbach Pracy zasiadać mają wspólnie przedstawiciele pracowników umysłowych i robotników fizycznych.

Izby Pracy mają mieć tylko głos opiniodawczy w sprawach społecznych. Projekt przewiduje, że do Izb Pracy wysyłać będą swych przedstawicieli również grupy pracowników niezrzeszonych w związkach zawodowych.

Projekt rządowy wywołuje wiele sprzeciwów w kołach pracowników umysłowych i robotników fizycznych.

PRZEDPŁATA roczna — **3,50** zł., kwartalna — **90** gr., miesięczna — **30** gr.

Członkowie Związku otrzymują „Drogowca" bezpłatnie.

OGŁOSZENIA: Okładki: IV str. 300 zł. II i III — 250 zł., za tekstem str. 200 zł.

Ogłoszenia artykułowe i w tekście **25%** drożej.

Wydawca: **Zarz. Gł. Zw. Zaw. Prac. Dróg Koł. R.P. Im. Marsz. J. Piłsudskiego**

Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Nowogrodzka 33 m. 4 tel. 7.22-32

Redaktor Naczelny i odpowiedzialny Jan Maciejowski

Zakłady Drukarskie „Kolumna", Warszawa, Nowy Świat 39 tel. 2.78-52.